



ASSOCIATION
DU DESIGN URBAIN
DU QUÉBEC

Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) du Quartier des gares, Montréal

Mémoire déposé par l'ADUQ –
Association du Design Urbain du Québec
Rédaction : Vincent Robert-Huot

Introduction

L'ADUQ

L'Association du design urbain du Québec (ADUQ) est un organisme à but non-lucratif comptant plus de 240 membres et qui se consacre notamment à faire la promotion de cette discipline et encourager l'excellence des pratiques en design urbain au Québec. Née en 2012, de l'initiative de jeunes professionnels œuvrant dans le domaine, l'ADUQ cherche à contribuer à la diffusion des compétences spécifiques pour une intervention urbaine responsable. Souhaitant s'impliquer sur la scène locale et dans le débat public, l'Association a déposé à ce jour quelques mémoires dans le cadre de consultations publiques de la région de Montréal et à Québec.

Le PPU du Quartier des gares

Le futur Quartier des gares concentre un fort potentiel de développement immobilier pour le centre-ville de Montréal. Il est nécessaire qu'un plan directeur cohérent avec les quartiers voisins et fonctionnel par son contenu soit mis en place afin de redynamiser le développement résidentiel et commercial du territoire.

Dans le cadre de la consultation publique sur le Projet particulier d'urbanisme (PPU) intitulé *PPU du Quartier des gares*, l'ADUQ souhaite apporter quelques pistes de réflexion soulevées à la lecture de la présentation faite devant l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) et des documents déposés pour celle-ci.

Le présent mémoire se divise en trois sections portant sur les thèmes :

- Vers le transport actif et en commun
- Vers un quartier dynamique, inclusif et animé
- Vers un milieu de vie pour tous

Vers le transport actif et en commun

Le développement du Quartier des gares aura d'importants impacts sur les arrondissements et quartiers avoisinants et les infrastructures de transport. Les propositions d'aménagement doivent être étudiées avec soin afin de les mettre en relation de façon harmonieuse, connecté et accessible.

Les modes de transport mis de l'avant sont parmi les premiers aspects qui contribuent à déterminer la qualité d'un milieu urbain. Un développement favorisant le tout à l'auto tel que développé dans le siècle dernier ne peut que nuire à l'appréciation des lieux par les résidants et visiteurs, d'où l'importance de privilégier toutes initiatives encourageant les modes de déplacement actifs et en commun, et plus particulièrement la marche.

- L'implantation d'un mode de transport, en partance de la Rive-Sud et traversant le site, doit permettre un contrôle du nombre de véhicules provenant de l'extérieur de l'île. À plus forte raison, un tracé sur le boulevard Robert-Bourassa doit permettre une connexion plus rapprochée aux centres d'affaires (Cité du multimédia, centre-ville, quartier Griffintown, etc), tant pour les travailleurs venant de la Rive-Sud que ceux résidant directement dans le Quartier des gares;
- L'implantation de nouveaux édifices de métro doit inciter d'avantage les usagers à utiliser ce mode de transport, particulièrement pour les stations de métro Georges-Vanier et Lucien L'Allier (ligne orange) qui sont, tel que mentionné par l'arrondissement de Ville-Marie, les stations les moins utilisées du réseau. Il sera très important que ces nouveaux bâtiments soient de haute qualité architecturale et sécuritaires afin que l'achalandage soit au rendez-vous. Il pourrait être possible d'organiser quelques concours de design pour les stations les plus visibles, comme celle à venir dans le parc Ville-Marie;
- Favoriser des axes cyclables nord-sud sur les rues Guy, de la Montagne et Peel pour assurer la connectivité du Quartier aux pistes cyclables du boulevard de Maisonneuve (au nord) et du canal Lachine (au sud). Cette stratégie de ramification du réseau existant doit permettre la perméabilité du Quartier avec les quartiers voisins, pour les cyclistes. Advenant que le transport guidé se déploie sur la rue Peel, les rues Guy et de la Montagne permettront d'assurer le transit nord-sud. La création de tels axes pourraient être déterminant dans le choix des usagers du Quartier d'opter pour ce mode de transport actif;
- La bonification des trottoirs doit permettre une expérience riche, convivial, confortable et sécuritaire pour les piétons. Ainsi, l'ajout de mobilier urbain permettant des aires de repos est une nécessité. À cet égard, le PPU du Quartiers des gares doit tenir compte du concept des promenades urbaines développé par la Ville et explorer la possibilité d'en implanter une dans le secteur d'intervention. Ce mode de transport donne le réel ton sur l'appréciation de Montréal et du Quartier;
- La révision de la réglementation afin d'assurer des zones dédiées d'auto-partage permettrait de lutter à la dépendance à l'automobile des résidants du Quartier. Dans la mesure où une alternative efficace est offerte, plusieurs nouveaux ou anciens résidents

pourraient considérer comme superflu l'achat d'une automobile, réduisant la pression sur le réseau routier.

Afin que les services des organisations d'auto-partage puissent être compétitifs, l'exploration d'une nouvelle mesure où les conditions pourraient être de :

- Réduire le ratio de nombre de cases de stationnement obligatoires lors de nouvelles constructions;
- Assurer des partenariats et des ententes pérennes (Ville/Compagnie d'auto-partage/Investisseurs/Promoteurs) afin de s'assurer de zones d'auto-partage.

Vers un quartier dynamique, inclusif et animé

Un sentiment d'appartenance à un quartier se crée et s'entretient. Un cadre bâti agréable est évidemment une base incontournable; la qualité du design ainsi que de l'architecture doivent être au rendez-vous. Toutefois, outre la qualité des aménagements réalisés, leur entretien est tout autant primordial pour la survie du sentiment de vie d'un quartier. À titre d'exemple, si des arbres sont plantés mais ne sont pas arrosés régulièrement, ceux-ci n'atteindront jamais leur maturité. La création d'un organisme indépendant et privé, à l'image de *Friends of the High Line* à New York, doit être mise en place pour assurer la pérennité des interventions à venir. Un organisme de cette nature serait en mesure de planifier, de gérer, d'entretenir et de coordonner les interventions proposées par le PPU du Quartier des gares. Par contre, un centre civique capable de porter ces activités, permettant de réellement héberger une vie communautaire, est nécessaire pour que le Quartier devienne un milieu de vie attractif. L'Immeuble Ignace Bourget est pour le moment le seul immeuble à vocation publique prévu dans le projet de PPU. Bien qu'essentiel, la transformation de celui-ci vers son ancienne vocation d'école ne pourra probablement pas être suffisante pour répondre à cette mission.

Ensuite, une mixité commerciale comprenant des commerces de proximité et des services accessibles devra également être présente au travers du site, idéalement par une obligation ou encore par le type d'usage prescrit (zonage), notamment, au niveau des rez-de-chaussée. Afin de créer une animation sur rue, il sera également primordial que ces commerces s'ouvrent sur le domaine public (fenêtre avec des ouvertures, terrasses, galeries d'art, etc.). L'architecture doit participer à la vitalité du Quartier et le Quartier doit donner le ton à l'architecture à venir. L'un ne va pas sans l'autre!

Finalement, l'ouverture, la vitalité et la convivialité du secteur doivent également se faire sentir dans ses espaces publics, notamment dans le parc Ville-Marie et dans le square Chaboillez. Il sera important que le prémisses de base soit l'attractivité et la convergence, où les usagers auront réellement l'impression d'être connectés avec le reste des activités du Quartier et ce, dans des espaces publics distinctifs, identitaires et réseautés. La présence d'infrastructures autoroutières à proximité doit être prise en compte dans la conception de ces espaces afin d'en diminuer le plus possible l'impact, sans pour autant que les espaces ne se referment sur eux-mêmes. Par exemple, dans le parc Ville-Marie, déjà risqué par son emplacement, une réelle perméabilité créant de fortes relations avec la rue et les bâtiments voisins devra impérativement être intégrée au concept d'aménagement. Il semble également primordial que

l'aménagement du domaine public soit accompagné de mesures de *traffic calming* afin de réduire les effets néfastes de la circulation sur les rues le longeant et le traversant.

Contrairement à ce qui est prévu, l'ADUQ rappelle tout l'intérêt de créer des espaces publics identitaires en lien avec le génie du lieu. En ce sens, la phase non complétée, au sud, de la place du Canada devrait être réalisée selon le plan initial du consortium Claude Cormier + Associés inc., Cardinal-Hardy (maintenant Lemay) et Technika HBA (maintenant Services EXP inc.). La place du Canada et le square Dorchester font partie d'un ensemble distinct et tous les efforts doivent être faits pour finaliser cet espace emblématique du centre-ville montréalais. Il n'y a donc pas lieu de traiter la place du Canada comme le square Chaboillez, au niveau de leurs aménagements, mais plutôt de les traiter comme une succession d'espaces publics, à l'image des squares montréalais qui défilent le long de la rue Notre-Dame, ancien Chemin du Roy (square Dalhousie, place d'Armes, square Victoria, square Chaboillez, square Georges-Étienne Cartier, etc.).

Vers un milieu de vie pour tous

En dernier lieu, la mixité sociale est un thème qui requiert une attention particulière puisque le libre marché ne peut suffire pour en assurer une intégration harmonieuse. Les développements immobiliers du centre-ville, amènent à la gentrification du secteur. Nous n'avons qu'à penser au quartier Griffintown. Il est donc important de promouvoir l'équité sociale en rendant le quartier accessible à tous. La mixité sociale doit permettre notamment de lutter contre l'étalement urbain. L'inclusion de logements sociaux et de logements à prix abordable aux futures constructions est donc une nécessité pour parvenir à un quartier vivant et inclusif.

Pour les 1500 unités résidentielles de type condominium actuellement en conception ou en chantier, on ne compte que 90 logements coopératifs en élaboration. Ces unités prendront place au sud du futur parc Ville-Marie. Plus encore, le projet en question semble rencontrer de nombreux obstacles dans son développement, déjà entamé depuis presque dix ans. Cette offre est nettement insuffisante et une réelle volonté de faire respecter la politique d'inclusion est primordiale pour tout développement futur. Pour ce faire, l'application de la politique devrait très fortement favoriser l'inclusion sur site plutôt que de permettre une compensation par contribution financière.

Remarquons qu'il est intéressant que les plafonds de hauteur ne soient pas bonifiés malgré la volonté d'accepter ces augmentations. Cette méthode permet d'obliger le passage en Projets Particuliers de Construction, de Modification ou d'Occupation d'un Immeuble (PPCMOI) pour de futurs développements et maintenir ainsi grande ouverte la porte à des négociations pour l'application de l'inclusion avec les promoteurs.

Rappelons finalement que l'accessibilité universelle fait dorénavant partie intégrante des critères de conception des aménagements du domaine public. Celle-ci est d'ailleurs réclamée par plusieurs organismes de défense des droits des personnes à mobilité réduite. Avec le vieillissement de la population, la demande pour des milieux de vie adaptés se fera grandissante. Il sera primordial d'inclure l'ensemble des principes d'accessibilité universelle dans

la conception des aménagements. L'accès aux commerces de rez-de-chaussée et aux modes de transport en commun devrait être aussi facile pour les personnes à mobilité réduite que pour les autres usagers des lieux. Il convient donc de maintenir ici une réserve au sujet de l'aménagement des escaliers où le parc Ville-Marie doit traverser la rue de la Montagne. Dans la mesure où les contraintes physiques du site le permettent, une rampe pourrait plutôt être aménagée, ce qui permettrait à tous les usagers de profiter des intérêts du site.

Conclusion – Recommandations

Le Quartier des gares regorge de potentiel. Secteur en pleine requalification, ce territoire participe au redéveloppement immobilier du centre-ville de Montréal : véritable quartier habité et vivant de l'île de Montréal. Ce quartier se doit donc d'être planifié adéquatement. Sa conceptualisation devra par sa nature même, proposer un milieu actif, vivant et inclusif, en respect de son identité propre.

Un plan de gestion des déplacements

Par la création d'un plan de gestion des déplacements piétonniers et véhiculaires répondant à la fois aux besoins des résidents et des visiteurs doit être créé, et tenir compte des plans et politiques en matière de transport actif que la Ville a entériné.

Une véritable vie de quartier

Par la création d'un organisme indépendant et privé capable de planifier, de gérer, d'entretenir et de coordonner les interventions proposées sur ce territoire, le Quartier en sera un de qualité, attractif et animé.

Un quartier accessible à tous

Le Quartier doit être accessible à tous, tant financièrement que physiquement. L'ADUQ recommande donc que ces deux aspects d'accessibilité soient régis par la réglementation des constructions futures et des stratégies d'aménagement du domaine public.

Le présent mémoire tient à souligner l'importance d'une démarche de planification dans un secteur aussi névralgique que le futur Quartier des gares. L'ADUQ tient à féliciter la Ville de Montréal et l'arrondissement de Ville-Marie pour leur travail collaboratif et leur volonté de créer une vision cohérente de ce territoire : à la fois complexe par la diversité des acteurs, des propriétaires et des enjeux urbains.